8 LA DUNETTE
(par la descente tribord)

La dunette est le lieu de commandement où se trouve en permanence de jour comme de nuit l'officier de quart lorsque le navire navigue. La timonerie est un abri récent permettant de protéger les instruments modernes de navigation, les cartes et divers documents. Derrière la timonerie, une splendide claire voie datant de l'origine du navire peut être admirée ainsi que la grande barre à roue datant, elle, de 1914 et la tortue, habitacle protégeant un appareil à gouverner à vis très original (deux-demi-vis) de confection anglaise.

• LE QUARTIER DES OFFICIERS

Sous la dunette se trouvent traditionnellement les locaux des officiers, chambres et salon du Commandant. Cinq cabines officiers individuelles permettent de loger l'état major du navire et une cabine double dite «cabine armateur» est disponible pour ce dernier. Un «bureau pont» permet aux officiers de travailler et abrite ordinateur, photocopieur etc.

• LE SALON DU COMMANDANT

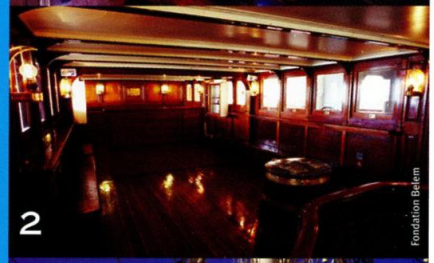
C'est aujourd'hui un bureau, mais il conserve de l'époque où il était un salon, la bibliothèque en acajou de Cuba, ainsi qu'un fauteuil de la «période Guiness» 1921/1939.

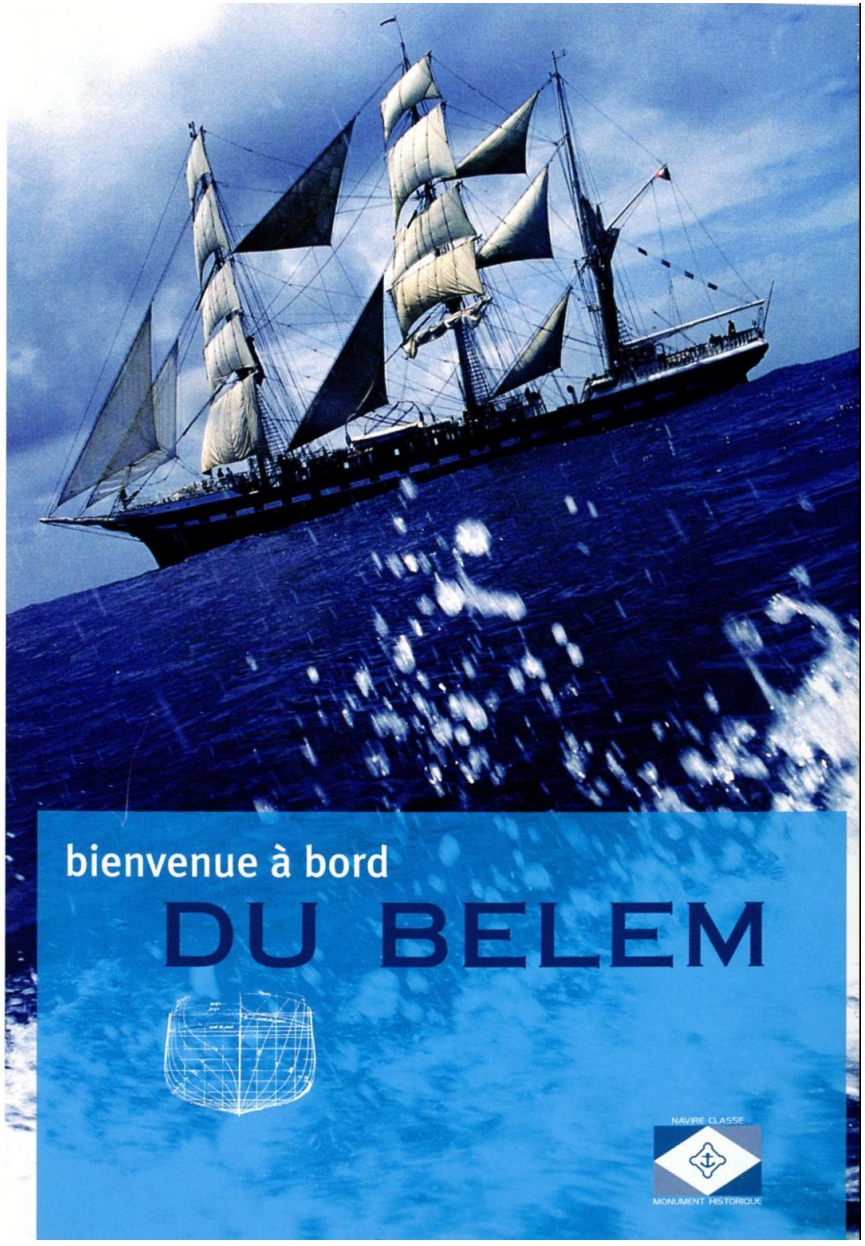
• LA SALLE DES MACHINES

La salle des machines abrite deux moteurs de propulsion Fiat-Iveco de 270 chevaux chacun. La re-motorisation a eu lieu en 1999. Les moteurs délivrent toute leur puissance à 1 500 tours minutes et font tourner 2 hélices de 4 pales. Les réserves de gazoil contiennent 40 tonnes,ce qui représente une autonomie de 24 jours à 7 nœuds, soit 4 000 milles. Le navire est également équipé de 3 groupes électrogènes et d'un osmoseur qui produit 5 tonnes d'eau douce par jour à partir de l'eau de mer. Un officier mécanicien assure la conduite et l'entretien des moteurs.

9 DESCENTE PAR BABORD POUR LA SORTIE

Sous les couleurs de Messieurs Demange, le navire peint en gris avait déjà une fausse batterie. Le Duc de Westminster a gardé le style mais en noir et blanc. En France, la plus grande compagnie de voiliers Bordes avait ce décor.





Fondation Belem

LES CARACTÉRISTIQUES DU BELEM

DIMENSIONS

- 406 tonneaux et 50,96 mètres de longueur
- Creux sur quille : 4,90 mètres
- Profondeur de carène : 4,10 mètres
- Distance entre proue-poupe : 48 mètres
- Largeur au maître beau : 8,80 mètres

MÂTURE

Mâts en acier en 2 parties (bas mât, mât de hune)

- Hauteur du grand mât au-dessus de la flottaison : 34 mètres
- Nombre de voiles : 22 (voiles carrées et voiles d'étai)
- 220 points de tournage des manœuvres courantes
- 250 poulies simples, douples et triples

COQUE

Coque rivetée, tout acier,

- Longueur de coque sans beaupré : 51 mètres
- Longueur hors tout : 58 mètres
- Longueur à la flottaison : 48 mètres

PERFORMANCES

- Vitesse maximale au moteur par mer belle : 9 nœuds
- Possibilité de remonter à 75° du vent
- Durée d'établissement de toute la voilure par petit temps : 30 à 40 minutes
- Durée nécessaire pour serrer toute la voilure par petit temps : 50 à 60 minutes
- Durée d'un virement de bord complet : 15 à 20 minutes, selon le vent régnant

L'ÉQUIPAGE

La conduite du trois-mâts Belem est confiée à des officiers et des hommes d'équipage issus de la Marine marchande qui assurent la sécurité du bateau et des personnes à bord.
L'équipage se compose de seize hommes - cinq officiers et onze membres d'équipage : un commandant, un second, deux lieutenants, un chef mécanicien, deux cuisiniers, deux maîtres (un bosco et un charpentier) et sept gabiers-instructeurs.

FONDATION BELEM

CAISSE D'EPARGNE Mécénat

Zimbardo - EdEp : 06.04.9837

LA FONDATION BELEM

La Fondation Belem a été créée à l'initiative des Caisses D'Epargne après qu'elles aient racheté le navire pour assurer son retour en France en 1979.
Reconnue d'utilité publique le 13 mars 1980, la Fondation Belem a pour mission de conserver dans le patrimoine national le trois-mâts Belem. Elle veille à l'entretien du navire classé monument historique depuis 1984.
Sa mission est aussi d'ouvrir le Belem à toutes les catégories de population, soit en embarquant à bord pour des navigations, soit pour des visites à quai.
Par ailleurs, la Fondation a mis au point, en partenariat avec les Caisses d'Epargne, un programme d'accueil de structures publiques et privées ayant une action dans le domaine de la prévention de l'exclusion.
Dans le cadre de l'exploitation courante du navire, la Fondation Belem organise :

- des stages de navigation, où plus de 1 000 stagiaires embarquent chaque année pour vivre au rythme des usages et des traditions de la grande marine à voile,
- la location du Belem à des entreprises et collectivités pour des sorties en mer et des réceptions à quai,
- des visites du navire,
- la participation du Belem à des manifestations nautiques.

LE MÉCÉNAT DES CAISSES D'ÉPARGNE

Depuis qu'elles ont racheté le Belem en 1979 pour permettre son retour en France, les Caisses d'Epargne ont constamment accompagné par leur mécénat, l'exploitation et l'entretien du navire confiés depuis 1980 à la Fondation Belem.
Les travaux réalisés annuellement pour maintenir ce navire largement centenaire en état de navigation dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, sont éligibles dans certains cas aux subventions du Ministère de la Culture - DRAC et du Conseil Régional des Pays de la Loire.
Les villes de Nantes et de Caen ont également apporté leur concours à la remise en état du Belem dans les années 1980.

Fondation Belem
23, rue de la Tombe-Issoire 75014 Paris France
Tel : 01 58 40 46 46 / Fax : 01 58 40 48 47

http://www.fondationbelem.com

la visite DU BELEM

Fondation Belem

DERNIER TROIS-MÂTS BARQUE FRANÇAIS, LE BELEM EST UN DES PLUS ANCIENS GRAND VOILIER NAVIGUANT AU MONDE

LES GRANDES DATES DE SON HISTOIRE PLUS QUE CENTENAIRE

- **Le 16 juin 1896,** à Chantenay-sur-Loire, près de Nantes, les chantiers Dubigeon lançent le trois-mâts pour assurer le transport des fèves de cacao entre Belem au Brésil et la France.
- **De 1896 à 1914,** le Belem effectue 32 campagnes au commerce.
- **En 1914,** le voilier garde son nom mais devient yacht de plaisance sous les couleurs britanniques. Il appartient successivement au Duc de Westminster et à Lord Guiness de la célèbre famille de brasseurs irlandais, qui le rebaptise Fantôme II et effectue un tour du monde entre 1923 et 1924.
- **En 1952,** le Belem est vendu à la Fondation Cini qui le rebaptise Giorgio Cini et en fait un navire-école pour les orphelins de la marine.
- **En 1979,** l'Union Nationale des Caisses d'Epargne, avec l'appui des pouvoirs publics, rachète le navire et suscite la création de la Fondation Belem pour en assurer la sauvegarde et en faire un navire-école largement ouvert au public.
- **De février à juillet 2002,** l'Odyssée Atlantique du Belem, 34ème campagne transatlantique, conduit le navire au Brésil puis en baie de Saint-Pierre de la Martinique pour la première fois depuis 1907 où il commémore le 8 mai le centième anniversaire de l'éruption de la Montagne Pelée, dont il fut un miraculeux rescapé.

1 LE PETIT ROOF

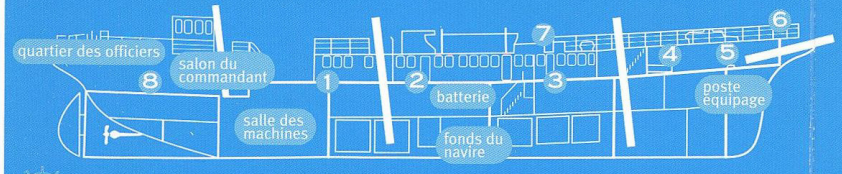
Cette partie du navire date de l'époque du Duc de Westminster, qui la fit construire et aménager en luxueuse salle à manger. Elle est aujourd'hui le carré des officiers. Les fauteuils témoignent encore de cette époque.

2 LE GRAND ROOF

Magnifique pièce de prestige datant aussi de l'époque du Duc de Westminster, elle a conservé les cloisons en acajou de Cuba sur l'avant de laquelle on aperçoit une splendide grande descente (escalier) à double révolution qui menait autrefois vers des suites en acajou précieux.

• LA BATTERIE

C'est le lieu de vie des stagiaires où sont pris les repas en compagnie des officiers prenant ou quittant le quart et l'équipage. La grande table permet d'accueillir 36 personnes et les repas sont organisés autour du personnel de quart. De chaque côté de la batterie sont réparties les couchettes des 48 stagiaires. Dans la partie basse du navire (à fond de cale) se trouve la cale centrale qui abrite les caisses à gazoil et les caisses à effluents ainsi qu'une partie de l'installation du conditionnement d'air. Ce lieu est aussi une zone de stockage du matériel. Un local cambuse avec deux caisses à eau douce se trouve à l'avant de la cale centrale. Sur l'avant de la cambuse se trouve la voilerie qui permet de stocker un jeu de voiles de rechange complet.



3 LA CUISINE

De taille modeste et où sont confectionnés chaque jour 128 repas de qualité par deux cuisiniers marins. Les vivres sont entreposées dans des chambres froides situées sous le pont principal.

• LE QUARTIER ÉQUIPAGE

Il est traditionnel de loger l'équipage sous le gaillard. Nous trouvons donc dans cette zone un poste d'équipage commun, plus la cabine du maître d'équipage et du maître charpentier ainsi que celle des deux cuisiniers.

4 LE MAGASIN DU CHARPENTIER

Avec son établi et les nobles outils traditionnels qui permettent de travailler le bois et de faire certaines réparations indispensables lors des navigations, perpétuant un savoir faire souvent disparu sur les navires d'aujourd'hui.

5 LE MAGASIN DU BOSCO

Le royaume du bosco (ou maître d'équipage) et ses trésors de filins, bitords et autres luzins où règnent les merveilleuses odeurs du passé ainsi que l'ensemble du matériel de rechange concernant le gréement, fil d'acier, poulies, réas... Le bosco supervise les travaux d'entretien du navire et est aussi le lien entre le commandant et l'équipage.

6 LE GAILLARD D'AVANT

(par accès tribord)

Vision de l'ensemble de la mâture, de couleur blanche, c'est un gréement de trois-mâts barque à forte croisure caractéristique des derniers «antillais». On voit également le beaupré qui semble prolonger l'avant du navire et sous lequel se trouve la volute d'étrave dorée. Le guindeau et les lignes de mouillages sont les apparaux principaux de cette zone du navire.

7 LE SPARDECK

Superstructure datant également de l'époque anglaise qui permet actuellement d'entreposer une partie de la drôme de sauvetage (canot, pneumatiques gonflables) ainsi que les embarcations de servitude. Plusieurs claires voies vernies sont apparentes. Le spardeck est traversé par le grand mât haut de 34 mètres.

8 LA DUNETTE

(par la descente tribord)

La dunette est le lieu de commandement où se trouve en permanence de jour comme de nuit l'officier de quart lorsque le navire navigue. La timonerie est un abri récent permettant de protéger les instruments modernes de navigation, les cartes et divers documents. Derrière la timonerie, une splendide claire voie datant de l'origine du navire peut être admirée ainsi que la grande barre à roue datant, elle, de 1914 et la tortue, habitacle protégeant un appareil à gouverner à vis très original (deux-demi-vis) de confection anglaise.

• LE QUARTIER DES OFFICIERS

Sous la dunette se trouvent traditionnellement les locaux des officiers, chambres et salon du Commandant. Cinq cabines officiers individuelles permettent de loger l'état major du navire et une cabine double dite «cabine armateur» est disponible pour ce dernier. Un «bureau pont» permet aux officiers de travailler et abrite ordinateur, photocopieur etc.

• LE SALON DU COMMANDANT

C'est aujourd'hui un bureau, mais il conserve de l'époque où il était un salon, la bibliothèque en acajou de Cuba, ainsi qu'un fauteuil de la «période Guiness» 1921/1939.

• LA SALLE DES MACHINES

La salle des machines abrite deux moteurs de propulsion Fiat-Iveco de 270 chevaux chacun. La re-motorisation a eu lieu en 1999. Les moteurs délivrent toute leur puissance à 1 500 tours minutes et font tourner 2 hélices de 4 pales. Les réserves de gazoil contiennent 40 tonnes,ce qui représente une autonomie de 24 jours à 7 nœuds, soit 4 000 milles. Le navire est également équipé de 3 groupes électrogènes et d'un osmoseur qui produit 5 tonnes d'eau douce par jour à partir de l'eau de mer. Un officier mécanicien assure la conduite et l'entretien des moteurs.

9 DESCENTE PAR BABORD POUR LA SORTIE

Sous les couleurs de Messieurs Demange, le navire peint en gris avait déjà une fausse batterie. Le Duc de Westminster a gardé le style mais en noir et blanc. En France, la plus grande compagnie de voiliers Bordes avait ce décor.